

Arkivsak: 23/9859
PlanID: 429

Detaljregulering for gbnr. 106/940 m.fl. – Stoa, Langesund

Planbeskrivelse



Dato: 28.06.2024

BØRVE BØRCHSENIUS

Arkitektur siden 1889

Innholdsfortegnelse:

1. Bakgrunn	4
1.1 Hensikten med planen	4
1.2 Opplysninger om forslagsstiller	4
1.3 Utbyggingsavtale	4
1.4 Krav om konsekvensutredning	4
2. Planforutsetninger	5
2.1 Retningslinjer, lover og forskrifter	5
2.2 Regionale føringer	5
2.3 Kommunale rammer og føringer	6
3. Eiendomsforhold	9
4. Beskrivelse av planområdet	10
4.1 Beliggenhet	10
4.2 Dagens situasjon	10
4.3 Tilknytning til infrastruktur	11
4.4 Trafikk og trafiksikkerhet	12
4.5 Naturmangfold	13
4.6 Landskap	15
4.7 Kulturminner og kulturmiljø	15
4.8 Friluftsliv	16
4.9 Vannmiljø	17
4.10 Grunnforhold	17
4.11 Barn og unges interesser	17
4.12 Universell utforming	17
4.13 Veitrafikkstøy	18
4.14 Grunnforurensning	18
5. Planprosess og medvirkning	19
5.1 Oppstartsmøte	19
5.2 Varsel om oppstarts av planarbeid	19
6. Innkomne merknader til varsel om planarbeid	19
7. Beskrivelse av planforslaget	29
7.1 Planforslaget	29
7.2 Arealbruk	29
7.3 Beskrivelse av planforslaget	29
7.4 Tilknytning til infrastruktur	39
7.5 Trafiksikkerhet	39
7.6 Naturmangfold	40
7.7 Landskap	40
7.8 Kulturminner og kulturmiljø	41
7.9 Friluftsliv	41
7.10 Energiforsyning	41
7.11 Grunnforhold	42
7.12 Vannmiljø	42
7.13 Barn og unges interesser	42

7.14	Universell utforming	43
7.15	ROS-analyse	43
7.16	Rekkefølge- og dokumentasjonskrav	44
8.	Vedlegg	45

Oppdragsgiver: Langesund Utvikling AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Erlend Strand
Plankonsulent: Børve Borchsenius Arkitekter AS
Kontaktperson hos plankonsulent: Olav Backe-Hansen

2	12.06.2025	Plan vedtatt i kommunestyret, sak 62/25	Olav Backe-Hansen
1	28.06.2024	Utkast til planbeskrivelse	Olav Backe-Hansen
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av

1 BAKGRUNN

1.1 Hensikt med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for utvikling av et sammenhengende boligområde med leilighetsbygg og innslag av næring/servering/tjenesteyting i deler av første etasje for et område på Stoa ved Langesund. Området skal utvikles til et attraktivt boområde med grønne uterom og torg og tilrettelegge for allmenn ferdsel gjennom området og langs kaikanten.

Planen skal vise adkomst fra fylkesvei 3350 Stathelleveien via eksisterende adkomst til området. Planen legger til rette for ca. 100-110 boliger og inntil 200 m² areal til forretning/bevertning.

1.2 Opplysninger om forslagsstiller

Reguleringsplanen fremmes på vegne av Langesund Utvikling AS, som eier de private eiendommene som inngår i byggeområdene. Planen er utarbeidet av Børve Borchsenius Arkitekter AS.

1.3 Utbyggingsavtale

Planen utløser krav om mindre utbedringer av kryssforhold, fortausløsninger og gatetun. Det kan dermed være aktuelt med utbyggingsavtale.

1.4 Krav om konsekvensutredning

Planen er vurdert i forhold til forskrift om konsekvensutredninger. I gjeldende arealdel til kommuneplanen og i gjeldende kommunedelplan er området avsatt til bolig/næring/friluft/turist/kultur/friområde. Det er vurdert at planen i hovedsak er i tråd med overordnede planer, og at den dermed ikke utløser krav om konsekvensutredning.

2 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET

2.1 Retningslinjer, lover og forskrifter

2.1.1 Forurensningsloven med tilhørende forskrift

Forurensningsloven har som formål å verne det ytre miljø mot forurensning og å redusere eksisterende forurensning, redusere mengde avfall og fremme en bedre avfallshåndtering. Miljødirektoratet og statsforvalteren mottar søknader om forurensning fra ulike virksomheter, og kan gi utslippstillatelse på nærmere vilkår.

2.1.2 RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen 20.09.95

- Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.
- Krav til fysisk utforming skal vies spesiell oppmerksomhet.

2.1.3 Statlig planretningslinje for bolig-, areal- og transportplanlegging, 26.09.14

- Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.
- Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

2.1.4 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, 28.09.18

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

2.2 Regionale føringer

2.2.1 Regional plan for samordna areal og transport i Grenland (ATP Grenland), vedtatt 17.06.14. Hovedmål:

- Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende.
- Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi.

2.2.2 Regional plan for vannforvaltning for Vestfold og Telemark vannregion 2022-2027, vedtatt 14.12.2021

Planen viser hvordan vannregionen mener at forvaltning av vannmiljø og vannressurser bør foregå i et langsiktig perspektiv. Planen bygger på EU's vanddirektiv, og fastsetter miljømål for alt vann, både elver, innsjøer, kystvann og grunnvann. Planen inneholder også et tiltaksprogram.

2.2.3 Regional klimaplan for Telemark 2019-2026, vedtatt 11.04.2019

Hovedmål:

- Telemark skal redusere sitt direkteutslipp av klimagasser med 30 prosent innen 2026 (sammenlignet med 2015-nivået)

- Telemark fylkeskommunes egen virksomhet skal redusere klimafotavtrykket sitt med 30% innen 2026 (sammenlignet med 2015-nivået)
- Telemarksamfunnet skal i 2026 være godt forberedt på og tilpasset til klimaendringene

2.2.4 Hovedvegnett for sykkel i Grenland, datert 13.11.2009

Planen er resultat av et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune og kommunene Bamble, Porsgrunn Skien og Siljan, med sikte på sikring og videreutvikling av et sammenhengende hovednett for syklist. Fylkesvei 3350 Stathelleveien er vist som del av rød hovedrute for sykkel i Grenland. Planen inneholder ikke prioriterte utbedringstiltak i nærheten av planområdet.

2.2.5 Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland, datert 15.05.2013, rev. 27.02.2014

Planen er resultat av et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune og kommunene Bamble, Porsgrunn Skien og Siljan, med sikte på sikring og videreutvikling av et sammenhengende hovednett for gående og syklende. Et utsnitt av planen viser overordna sykkelrute (del av rød hovedsykkelrute) langs Stathelleveien og lokal rute for sykkel via Stoaveien og sti opp til Skjærgårdshallen. Grønn rute langs sjøen viser eksisterende og planlagt kyststi.

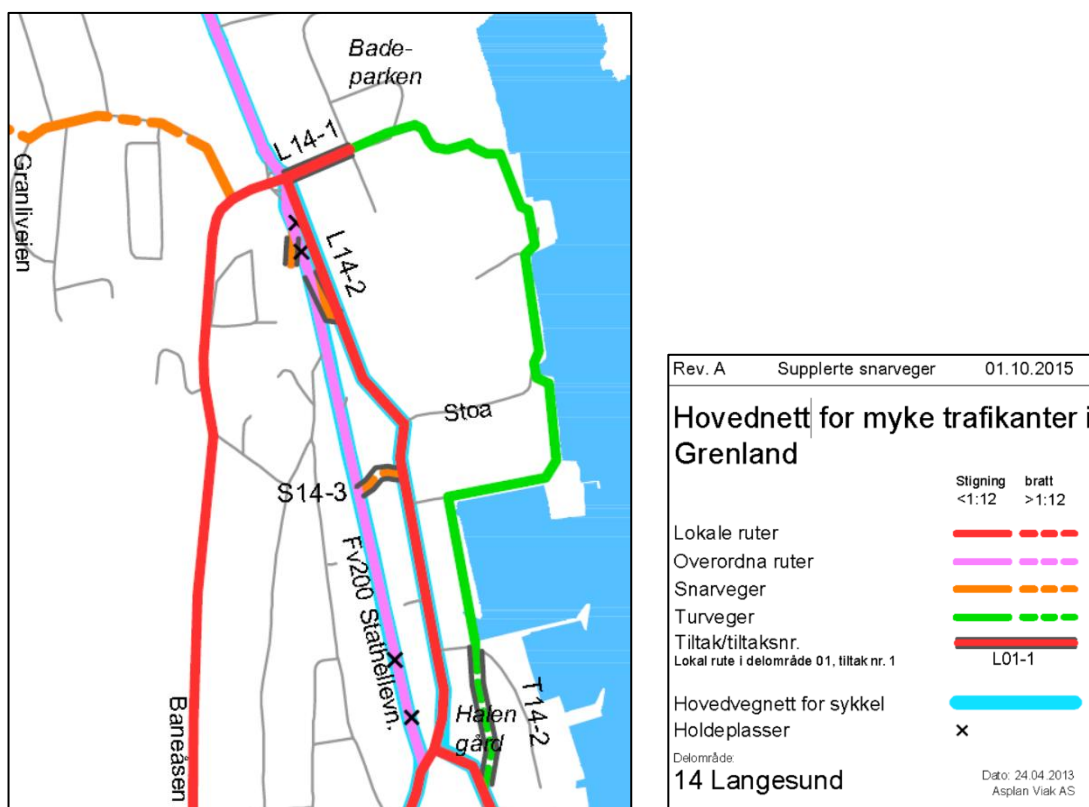


Fig. 1: Utsnitt av Strategi og plan for myke trafikanter (tegnforklaring)

2.3 Kommunale rammer og føringer

2.3.1 Kommuneplanens arealdel 2020-2025, vedtatt 15.12.2022

Planområdet ligger innenfor bybåndsavgrensningen vist i arealdelen, hvor boligbygging og høy arealutnyttelse skal prioriteres.

Areadelen viser området med følgende formål:

- kombinert bolig/friluft/turist og kultur

- bolig
- næring
- friområde
- vei og parkering og havn
- hensynssone flomfare
- eksisterende og framtidige turveitraseer
- byggegrense mot sjø

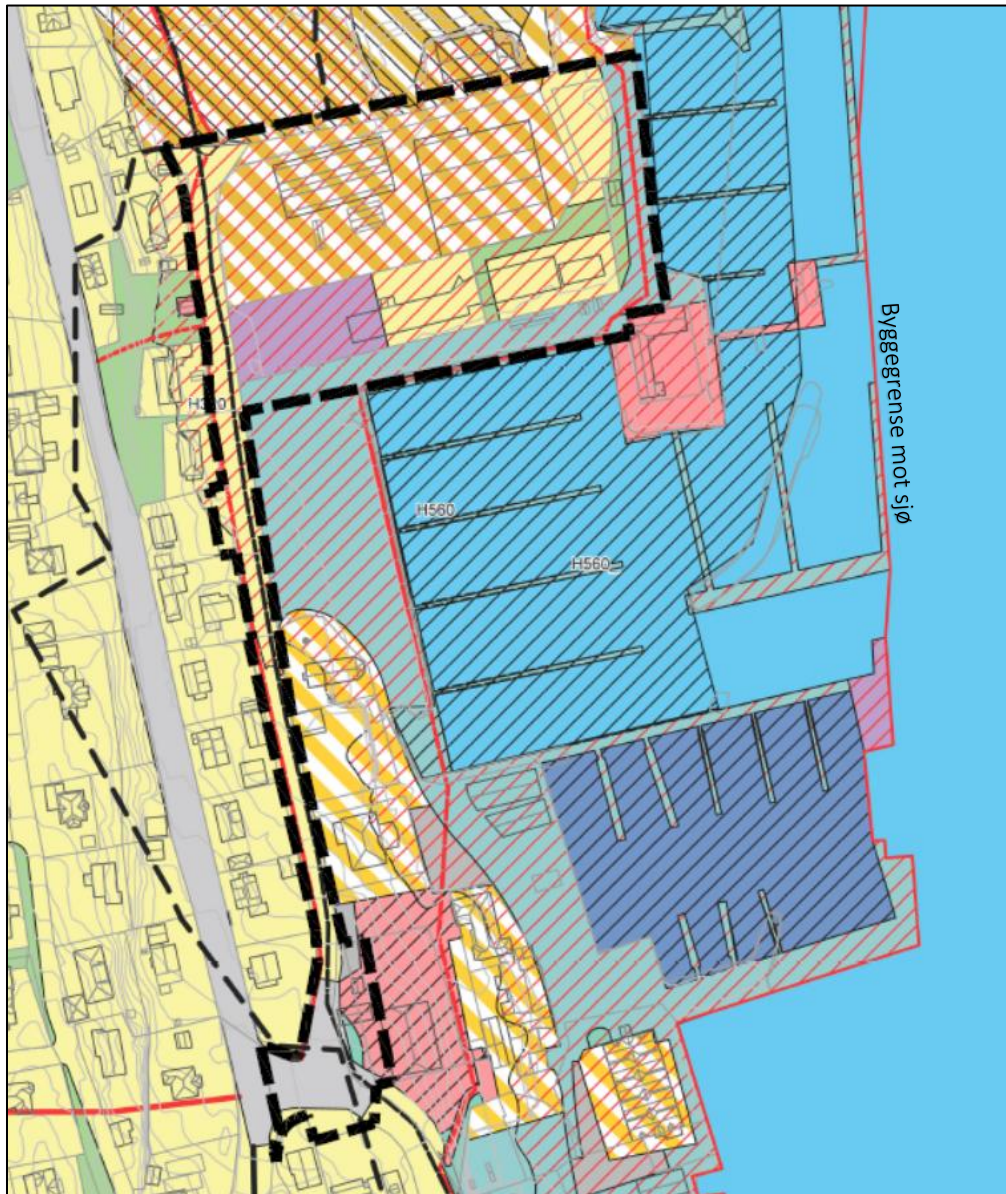


Fig. 2: Kommuneplanens arealdel. Varslet planområde er vist med svart stiplet linje

I kommuneplanens arealdel er det oppgitt at kommunedeplan Stoa - Nato gjelder foran arealdelen, se nedenfor.

2.3.2 Kommunedelplan Stoa – Nato, 1012 – 1017, vedtatt 04.04.2013

I kommunedelplanen er arealformålene for en stor del sammenfallende med formålene i arealdelen. Veiformål er vist mer detaljert.

Kommunedelplanen viser området med følgende formål:

- bolig
- næring
- friområde
- vei, parkering og havn
- hensynssone flomfare
- krav om felles planlegging for deler av området, for enkelte mindre områder kreves ikke reguleringsplan
- framtidige turveitraseer



Fig. 3: Kommunedelplan Stoa - Nato. Varslet planområde er vist med svart stiplet linje

2.3.3 Reguleringsplaner

Arealene nedenfor (øst for) Stathelleveien er uregulert. Planområdet grenser ikke til gjeldende reguleringsplaner.

Planområdet er ca. 20 daa.

3 EIENDOMSFORHOLD

Planforslaget omfatter følgende eiendommer:

Gårdsnr / bruksnr.	Adresse	Hjemmelshaver
Eiendommer helt eller i hovedsak innenfor planavgrensningen:		
106/940		Privat
106/1077		Privat
106/1050	Stoa 29	Privat
106/1071	Stoa 31	Privat
Mindre deler av eiendommer innenfor planavgrensningen:		
106/601	Stoa 42	Privat
106/540	Skarpenordveien 23	Bamble kommune
106/207 106/210	Veigrunn	Bamble kommune



Fig. 4: Kartillustrasjon av varslet planområde med eiendomsgrenser

4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

4.1 Beliggenhet

Området ligger ca. 1,1 km nord for Langesund sentrum, like sør for Skjærgårdshallen, ut mot småbåthavnene i sundet mellom Langesundhalvøya og Langøya.

Området ligger innenfor bybåndsavgrensningen og har gode kommunikasjonslinjer for myke trafikanter til Langesund sentrum, Slåttnes stadion / Langesund idrettsforening og Krogshavn friområde, Langesund barneskole og store friluftsområder på Langesundhalvøya:

- Slåttnes stadion / Langesund idrettsforening: ca. 1 km
- Krogshavn friområde: ca. 1,2 km
- Langesund barneskole: ca. 1,5 km
- Store friluftsområder: ca. 0,5 m
- Nærmeste bussholdeplasser: ca. 200m.

Det er ca. 5,1 km til Bamble ungdomsskole på Grasmyr. Langs Bambleveien er det gjennomgående gang- og sykkelvei fram til skolen.

4.2 Dagens situasjon

Området blir i dag brukt til båtopplag og ulike typer næringsvirksomhet.

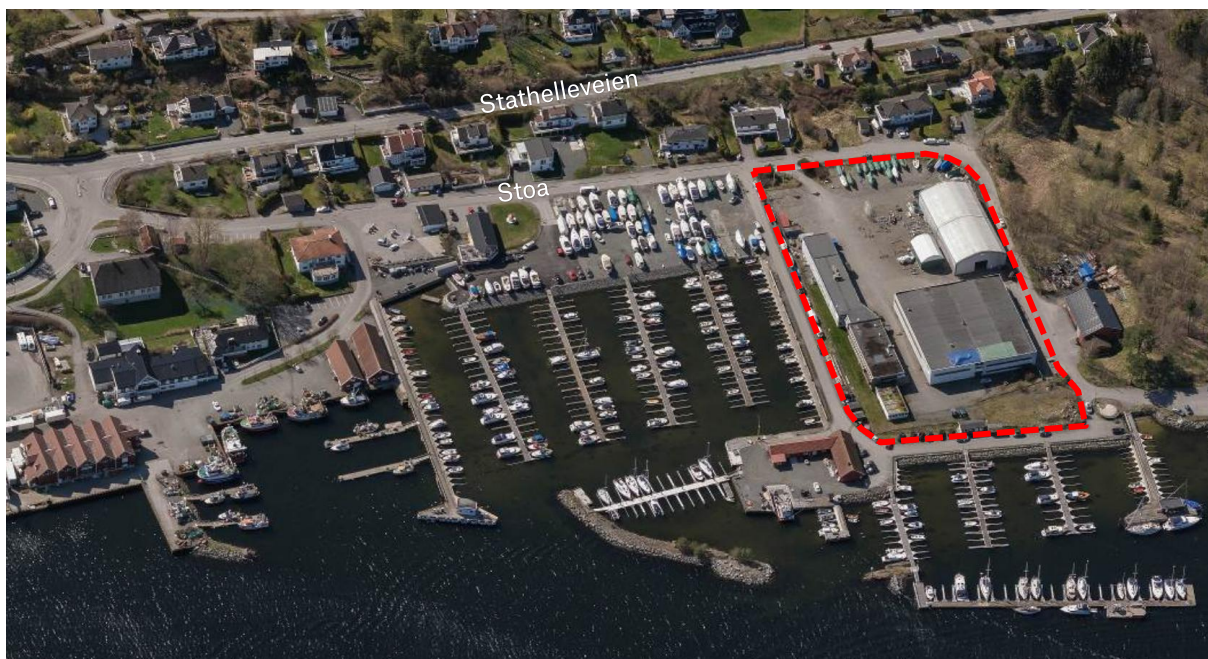


Fig. 5: Skråfoto av dagens situasjon, sett mot vest. Utbyggingsområdet er vist med rød stiplet linje.

Hoveddelen av utbyggingsområdet er utfylt i sjø. Utfyllingen har trolig skjedd en gang mellom 1965 og 1980.



Fig. 6: Flyfoto fra området 1965. (Kilde: 1881.no)

4.3 Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, overvann,)

Ved kontakt med Bamble kommune v/kommunalteknikk er det opplyst følgende:

Vannforsyning:

Det er to alternative tilkoblingspunkter med tilfredsstillende kapasitet:

- a) I kryss ved Stoa 3, ca. 160 m sør for utbyggingsområdet
- b) Like sør for rundkjøringen ved Skjærgårdshallen, ca. 200 m nord for utbyggingsområdet.

Avløp:

Spillvann kan kobles til eksisterende spillvannsledning ved pumpehuset like vest for utbyggingsområdet. Det er tilstrekkelig kapasitet på avløpsnettet.

Overvann:

En eksisterende overvannsledning krysser utbyggingsområdets vestre del. Ved utbygging som planlagt må denne flyttes, primært inn på regulert kommunal grunn. Kommunen stiller ikke krav til fordrøyning av overvann, men det er viktig å sørge for at overvann ledes ut i sjøen, og at man unngår at overvann kan oppstaves og forårsake skade.



Fig. 7: Kartutsnitt med tilkoblingspunkter for spillvann og vannforsyning

4.4 Trafikk og trafiksikkerhet

Planområdet har i dag adkomst fra fylkesvei 3350 Stathelleveien ved avkjøring til Kongshavn ved Halen gård og via Stoa, som begge er kommunale adkomstveier til eksisterende boliger, småbåthavn og øvrige eksisterende virksomheter. I kommunedelplan Stoa – Nato er det lagt til grunn at adkomst til utbyggingsområdet skal baseres på samme løsning.

Det er etablert ensidig fortau langs Stoa fra fylkesveien og fram til utbyggingsområdet.

Fra Halen gård og mot Langesund sentrum er det tilbud for myke trafikanter via fortau, gs-vei og gater med liten trafikk langs sjøen forbi fergehavna, alternativt via fortau langs fylkesveien. Mellom buss-lommen ved krysset Stathelleveien x Kongshavn og bussholdeplassen ved Skjærgårdshallen mangler tilbud for myke trafikanter. Fortauet langs Stoa fungerer som erstatning for dette tilbudet.

Det går en sti nordvestover gjennom skogen fra nordenden av Stoa til nærmeste bussholdeplass ved Skjærgårdshallen.

Mot Langesund barneskole er det fortau og gs-vei langs hovedveiene. Det er også snarveier via boligkater med liten trafikk.

Av vegvesenets nettside framgår at Stathelleveien forbi planområdet har årsdøgntrafikk (ÅDT) 3300 (2022), hvorav 8% er lange kjøretøyer. Fartsgrensen er her 40 km/t.

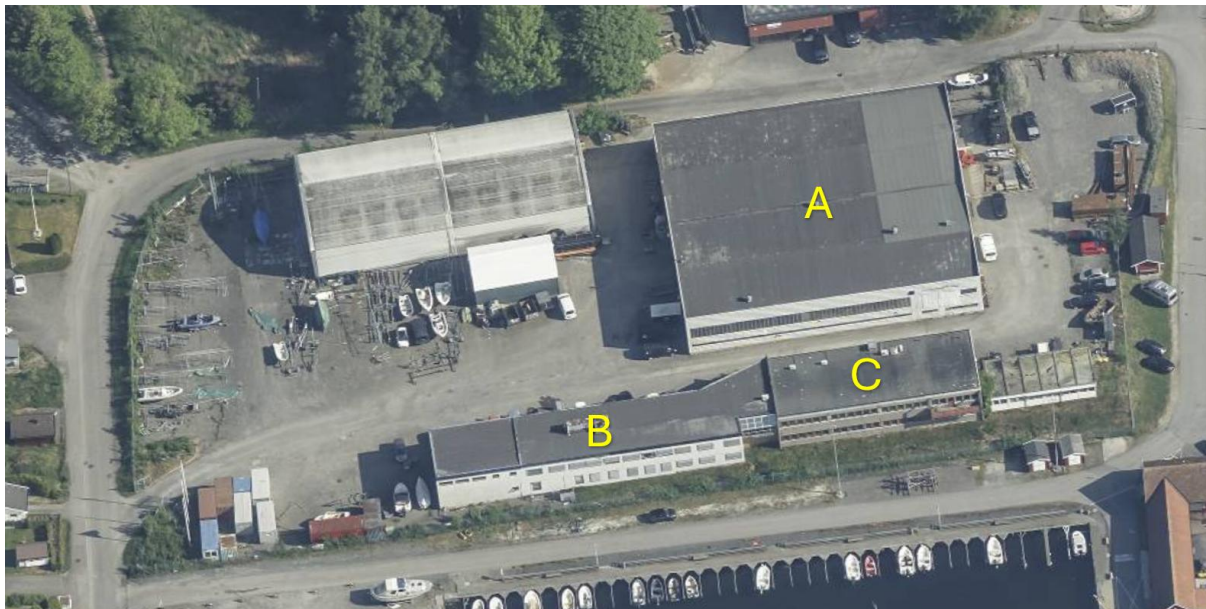


Fig. 8: Eksisterende bygg på området (kilde: skråfoto, kommunens nettside)

Eksisterende bygg på området rommer kontorarbeidsplasser og et treningsstudio. Basert på dagens innredning har bygningene kapasitet til ca. 100 arbeidsplasser i tillegg til treningsstudio på ca. 400 m².

Vurdering av årsdøgntrafikk - arbeidsplasser

Arbeidsreiser	Potensielt antall arbeidsplasser, eks. bygg	Andel bilreiser til/fra jobb	Bilturer pr. virkedag	ÅDT
	100	72%	145	105

Vurdering av årsdøgntrafikk - treningsstudio

Treningsstudio	Personturer pr. 100 m ² gulvareal	Gulvareal treningsstudio	Andel personreiser med bil	ÅDT
	46,3	400 m ²	62%	115

Til sammen vurderes dette å gi ÅDT ca. 220.

Dagens trafikk på Stoaveien er i tillegg knyttet til eksisterende boliger og næringsvirksomhet som har adkomst fra veien, samt småbåthavna, der trafikkbelastningen antas å være størst i sommermånedene. Det er ikke foretatt vurdering av trafikkmengder knyttet til dette.

4.5 Naturmangfold

Det er ikke registrert naturtyper i eller i direkte tilknytning til planområdet. I skogen på nordsiden av planområdet er det registrert følgende arter av nasjonal forvaltningsinteresse:

- alm (sterkt truet)
- ask (sterkt truet)

I sjøen langs planområdet er det registrert naturtypen bløtbunnsområder i strandsonen, med verdi lokalt viktig. En registrert skogalm i nordøstre hjørne av planområdet (2007) gjenfinnes ikke på stedet.

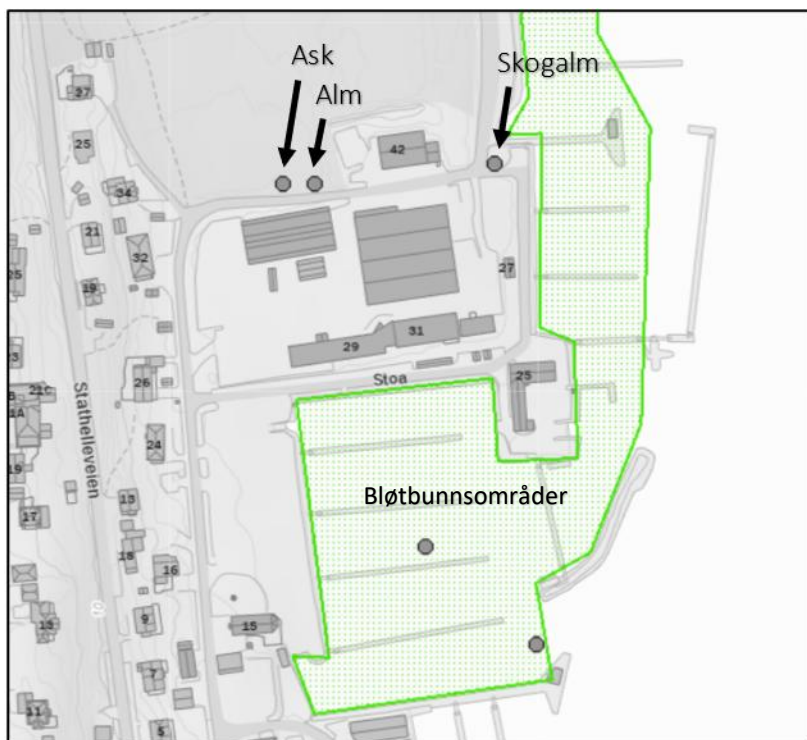


Fig. 9: Registrerte naturtyper og arter av nasjonal forvaltnings-interesse i og i nærheten av planområdet.

I kommunedelplan for Stoa – Nato er det vist hensynssone for bevaring av naturmiljø i området like nord for planområdet samt i sjøen, se fig. 10 nedenfor.

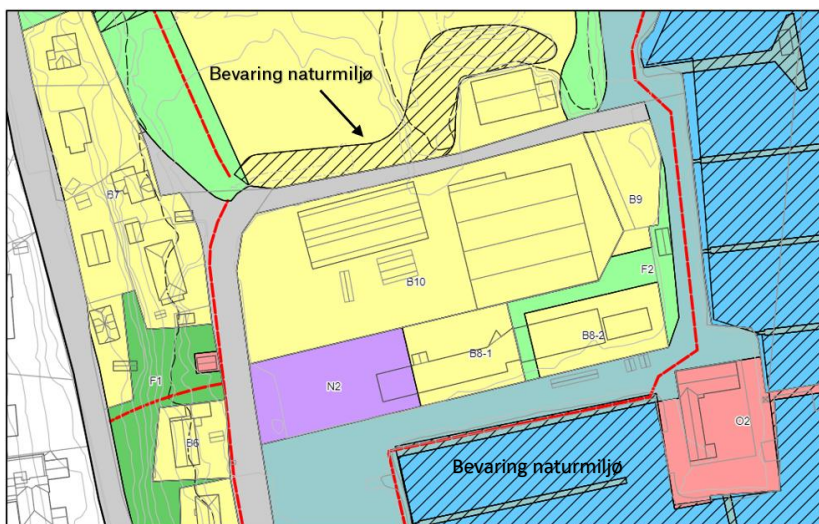


Fig. 10: Hensynssone for bevaring av naturmiljø, slik denne er avgrenset i gjeldende kommunedelplan.

I forbindelse med siste revisjon av kommuneplanens arealdel ble det i 2022 foretatt en kartlegging av naturtyper i 19 utvalgte områder i kommunen. Ett av disse var Barfot-området, like på nordsiden av planområdet. Her ble det gjort registreringer vist med grønn farge og oransje avgrensning, se figur 10 nedenfor. Registreringene har liten betydning for planområdet, derfor beskrives ikke de ulike områdene nærmere her.



Fig. 11: Registrerte naturtyper 2022 (Rapport Biofokus 2022)

4.6 Landskap

Utbyggingsområdet ligger på en utfylt flate nær sjøen, med kotehøyde ca. +2,1 - 2,2. Mot sør ligger et tilstøtende areal som benyttes til båtopplag om vinteren og parkeringsplass for båthavna om sommeren.

Mot vest stiger terrenget opp til fylkesveien. Terrenget fortsetter å stige opp til det store friluftsområdet på høydedraget på Langesundhavløya. Den nederste delen av åsen, på begge sider av Stathelleveien, er bygd ut med eneboligbebyggelse. Øverste delen av åsen er skogkledd.

Mot nord stiger terrenget svakt opp mot Barfot gård og Skjærgårdshallen. Arealet her er i hovedsak skog med løvtrær og innslag av bartrær.

Mot øst ligger sundet mellom Langesundhalvøya og Langøya, og utsikten mot Langøya dominerer. Langesund båtforening har en etablert båthavn som dekker så å si hele sjøsiden sør og øst for planområdet.

4.7 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. Hovedbygningen ved Halen gård er registrert fra siste del av 1700-tallet, og uthuset er registrert fra 1800-tallet. Det er også enkelte bolighus langs Stathelleveien som er Sefrak-registrert. Disse ligger utenfor planområdet.

Fylkeskommunen har vurdert det som lite sannsynlig at ikke kjente, automatisk freda kulturminner er bevart i planområdet. Det er ikke stilt krav om arkeologisk registrering i forbindelse med planarbeidet.

4.8 Friluftsliv

Utbyggingsområdet er et inngjerdet industriområde, med få opplevelseskvaliteter. Området er heller ikke tilgjengelig for allmennheten. Området er ikke registrert med verdi som friluftsområde. Arealdelen viser kyststiforbindelse langs sjøen forbi det planlagte utbyggingsområdet, stiforbindelse gjennom skogen til Skjærgårdshallen samt en stiforbindelse over kommunal eiendom opp til Stathelleveien, se rødstipla linjer på figur 12 nedenfor.

Langøya og de store naturområdene mellom Stathelleveien og Bambleveien er kartlagt og registrert som svært viktige friluftsområder. Det er tilgang til sistnevnte friluftsområder fra bolig gatene vest for Stathelleveien. For å komme til Langøya må man benytte båt.



Fig. 12: Utsnitt av k-delplan Stoa – Nato. Røde stiplede linjer viser planlagte turveitraseer.

4.9 Vannmiljø

Planområdet ligger ved Langesundsfjorden – Dypingen vannforekomst, som er i vannkategori kystvann, innenfor Skien – Grenlandsfjordene vannområde. Vannforekomsten omfattes av Regional plan for vannforvaltning i Vestfold og Telemark vannregion 2022-2027. Tilstanden i denne vannforekomsten er klassifisert som moderat økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand.

Det er satt mål om å oppnå god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand i 2027-33.

Vedtatt tiltaksprogram inneholder en rekke tiltak for denne vannforekomsten, med ulik status fra foreslått til startet. Tiltakene handler i hovedsak om kartlegging og opprydding av forurensning fra havner og industri- og verftsvirksomhet langs sjøen samt oppgradering av avløpsnett.

4.10 Grunnforhold

Utbyggingsområdet ligger under marin grense. NGUs løsmassekart indikerer at grunnforholdene i hovedsak består av:

- marin strandavsetning, sammenhengende dekke (mørkeblått areal)
- hav-, fjord- og strandavsetning, usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen (lyseblått areal)
- fyllmasse (grått areal)

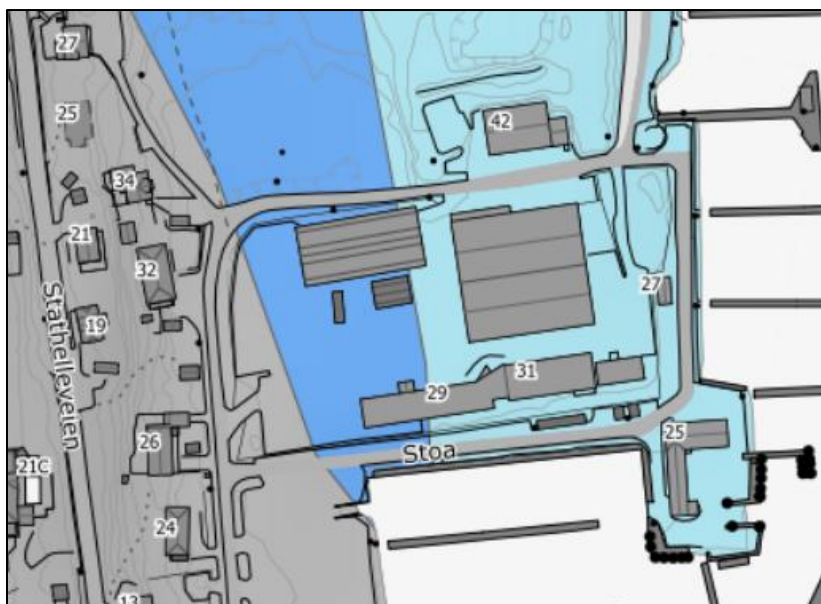


Fig. 13: Utsnitt av løsmassekart (Kilde: NGU)

4.11 Barn og unges interesser

Området er et inngjerdet næringsområde, og er i dag ikke tilgjengelig som leke/uteoppholdsareal. Kyststien passerer gjennom planområdet, og det er gode gangforbindelser til bussholdeplasser, skole, barnehage, friluftsområder mot vest samt idrettsanlegg og friområde ved Krogshavn.

4.12 Universell utforming

Området er flatt, og det ligger godt til rette for å skape gode løsninger for alle.

4.13 Veitrafikkstøy

På vegvesenets nettsider vises støysoner langs riks- og fylkesveier. Støysonene langs fv. 3350 Stathelleveien viser at områdene i utbyggingsområdet øst for Stoaveien ligger godt utenfor gul støysoner. Det vurderes at det ikke er behov for nærmere utredning av veitrafikkstøy i forbindelse med planarbeidet.

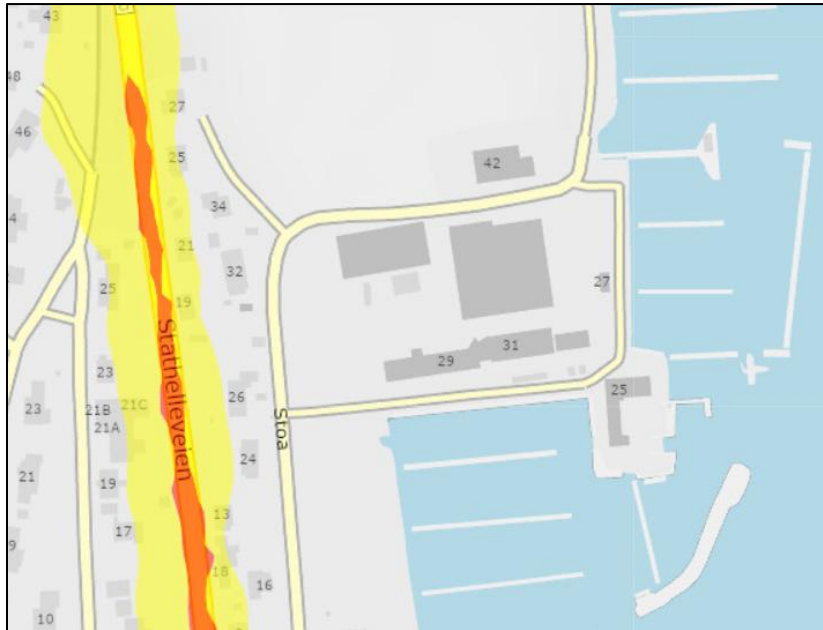


Fig. 14: Støysoner langs fylkesvei 3350, jf. vegvesenets nettside 2023

4.14 Grunnforurensning

Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor planområdet. På bakgrunn av den virksomheten som har foregått innenfor utbyggingsområdet er det likevel grunn til mistanke om at grunnen kan være forurenset.

5 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

5.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte hos kommunen ble avholdt 11.10.2023.

Referat etter oppstartmøtet følger vedlagt.

5.2 Varsel om oppstart av planarbeid

Oppstart av planarbeid ble varslet med brev datert 08.11.2023 til berørte parter, og med annonse i TA 11.11.2023. Frist for merknader ble satt til 09.12.2023. Kopi av varslingsmaterialet og mottatte merknader følger vedlagt.

Det ble avholdt åpent møte på Halen gård 28.11.2023 for å presentere prosjektet og planarbeidet, og svare på spørsmål. Det møtte 23 beboere fra nærområdet. Referat fra møtet er vedlagt (vedlegg 11). Oppsummering av innkomne merknader, se kapittel 6 nedenfor.

6. INNKOMNE MERKNADER TIL VARSEL OM PLANARBEID

Det er mottatt 11 merknader ved varsel om oppstart av planarbeidet. Uttalelsene er oppsummert og kommentert nedenfor, og følger i sin helhet som vedlegg til beskrivelsen.

Høringsinstans	Høringsuttalelse	Forslagsstillers kommentarer
Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, 04.12.23	Statsforvalteren har stor pågang av saker, og på grunn av begrenset kapasitet oversendes en standardisert uttalelse med nasjonale interesser som forventes blir ivaretatt. <u>Landbruk</u> Omdisponering av dyra mark må unngås. Det gjelder fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite og dyrkbar jord. <u>Naturmangfold</u> Planen må ivareta naturtyper og arter av nasjonal og vesentlig regional interesse. Dersom det ikke foreligger naturtypekartlegging innenfor planområdet, bør dette gjennomføres i forbindelse med planarbeidet. Dersom planområdet har potensiale for naturverdier forventes at det gjennomføres slik kartlegging. Ny kartlegging må skje etter NiN-metoden.	<i>De nasjonale interessene som er nevnt i uttalelsen, kommenteres nedenfor.</i> <u>Landbruk</u> <i>Ikke relevant.</i> <u>Naturmangfold</u> <i>Det er ikke registrert naturverdier innenfor planområdet, og potensialet er vurdert som svært lite. Det er ikke foretatt naturkartlegging i forbindelse med planarbeidet. Det er registrert to verdifulle trær på nordsiden av planområdet. Det er tatt hensyn til disse i planforslaget.</i>

	<u>Klimagassutslipp og karbonrike arealer</u> Det forventes at omdisponering og nedbygging av karbonrike arealer, inkludert myr, tidevannssump og andre typer våtmark og skog, unngås så langt som mulig. <u>Samfunnssikkerhet</u> Alle planer skal ha en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som viser alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål. <u>Klimatilpasning</u> Det må i planleggingen tas hensyn til framtidige klimaendringer, som bl.a. kan gi økte utfordringer knyttet til overvann, flom, erosjon og skred. <u>Støy</u> Det forutsettes at Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/21) legges til grunn for planarbeidet og at hensynet til støy blir tilfredsstillende utredet og ivaretatt. Støy i anleggsfasen må også ivaretas. <u>Forurensset grunn</u> Planen må ta hensyn til kunnskap om forurensset grunn og mistanke om dette. Ved ny arealbruk i områder med forurensset grunn må det gjennomføres miljøtekniske undersøkelser og risikovurdering. <u>Strandsone langs sjø</u> I 100-metersbeltet langs sjøen skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.	<u>Klimagassutslipp og karbonrike arealer</u> <i>Ikke relevant.</i> <u>Samfunnssikkerhet</u> <i>Det er utarbeidet ROS-analyse med utgangspunkt i gjeldende veileder fra DBS. Relevante tiltak er innarbeidet i planen.</i> <u>Klimatilpasning</u> <i>I denne saken vurderes områdestabilitet og flom/overvannshåndtering som særlig aktuelle tema. Disse temaene er omtalt og vurdert, og relevante bestemmelser er innarbeidet i planen.</i> <u>Støy</u> <i>Det vurderes at utbyggingsområdet ligger godt utenfor gul støysone, og at bestemmelser om støy dermed ikke er relevant.</i> <i>Bestemmelser om støy i anleggsfasen er innarbeidet.</i> <u>Forurensset grunn</u> <i>Det er foretatt en innledende miljøteknisk vurdering av planområdet. Det vurderes som sannsynlig at det foreligger grunnforurensning i planområdet. Det stilles krav til miljøtekniske undersøkelser før gravearbeider igangsettes. Ved evt. funn av forurensning skal dette håndteres i henhold til krav i forurensningsforskriften.</i> <u>Strandsone langs sjø</u> <i>Kyststi og tilrettelegging for allmennhetens interesser ivaretas i samsvar med intensjonene i kommunedelplanen. Området ligger innenfor byggegrense fastsatt i arealdelen.</i>
--	--	--

	<u>Vassdrag og vannmiljø</u> Også i 100-metersbeltet langs vassdrag skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Vannforekomster skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte at de skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. <u>Avløp</u> Avløpsvann fra planområdet må gis tilfredsstillende rensing, slik at det ikke fører til forurensning eller forringer vannforekomster. <u>Friluftsliv</u> Planen må ivareta områder klassifisert som viktig eller svært viktige friluftsområder, samt andre områder som er vurdert å ha nasjonal eller viktig regional betydning som friluftsområder. Planen må sikre allmennhetens tilgang til viktige friluftsområder. <u>Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging</u> Det vises til statlig planretningslinje. Utbyggingsmønstre bør fremme kompakte byer og tettsteder som styrker gange, sykkel og kollektiv som transport-former. Her bør det legges vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. <u>Andre nasjonale interesser</u> Det må også tas hensyn til: • Landskap • Lokal luftkvalitet • Universell utforming • Storulykkebedrifter • Gravplasser • Barn og unges interesser	<u>Vassdrag og vannmiljø</u> <i>Planområdet ligger ikke i 100-metersbeltet langs vassdrag. Planen innvirkning på vannforekomsten er vurdert. Det vurderes at planforslaget vil bidra til en forbedring ved at evt. forurensning i grunnen vil bli håndtert i samsvar med forskrift.</i> <u>Avløp</u> <i>Området vil bli tilknyttet kommunalt avløpssystem. Overvann vil føres til sjøen, jf. anbefaling fra kommunen. Det stilles krav om teknisk plan som skal godkjennes av kommunen i forbindelse med søknad om byggetiltak.</i> <u>Friluftsliv</u> <i>Planen berører ikke viktige friluftsområder. Allmennhetens tilgang til friluftsområder gjennom planområdet opprettholdes.</i> <u>Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging</u> <i>Planen er i tråd med kommuneplanens arealdel og legger opp til transformasjon av et eksisterende industriområde. Det er planlagt med høy arealutnyttelse, med tilpasning til stedets kvaliteter og omgivelser.</i> <u>Andre nasjonale hensyn</u> <i>Disse hensynene er vurdert og ivaretatt i den grad de er relevante.</i>
--	---	---

Statens vegvesen, 08.12.23	Planen må tilrettelegge for redusert behov for transport, og etablere gode løsninger for gående og syklende, samt kollektivtrafikk der folk ferdes. Det kan være nødvendig med ekstra trafiksikkerhetstiltak for å oppnå trygge løsninger for myke trafikanter. Det er viktig å legge til rette for å styrke klima- og bærekraftige løsninger. Det nevnes viktigheten av planlegging for håndtering av flom og overvann samt risikovurdering ved planlegging og bygging av infra-struktur. Det er en forutsetning at utbyggingen medfører tilfredsstillende kapasitet på veinettet og trafiksikker adkomst for kjørende og myke trafikanter.	<i>Tas til orientering. Planforslaget bygger videre på etablerte løsninger for myke trafikanter.</i> <i>Det vises til dialogen med fylkeskommunen vedr. trygge løsninger for myke trafikanter.</i> <i>Hensyn til flom og overvann, se kommentar til statsforvalterens merknad.</i> <i>Veinettet er planlagt ihht. vegvesenets håndbok N100.</i>
Vestfold og Telemark fylkeskommune, 08.12.23	<u>ATP Grenland</u> ATP Grenland har som mål at veksten i persontransport i byområdet skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og at nye etableringer må vurderes opp mot mål om bedre trafiksikkerhet, gode løsninger for universell utforming, bedre bymiljø og bedre klima. Innenfor bybånds-avgrensningen er det retningslinje om min. 2 boliger pr. daa, og det bør stilles kvalitetskrav til menneskelig skala og motivering til gåing, sykling og opphold. Stoaveien er del av rød hovedsykkelt rute fra Hovedveinett for sykkeltrafikk i Grenland. Hvordan dette skal håndteres i planen bør avklares med kommunen. <u>Barn og unges interesser</u> Det bør framgå hvordan barn og unges interesser er vurdert i planen. Lekearealer og andre uteoppholds-arealer bør merkes på plankartet, og bestemmelsene bør inneholde	<u>ATP Grenland</u> <i>Retningslinjene i ATP Grenland følges opp i planen. Krav til utforming og hensyn til miljøvennlige transportformer er vektlagt i planforslaget.</i> <i>Stoaveien reguleres med videreføring av fortau. Veien har 30 km/t fartsgrense. Her kan sykling anbefales i kjøreveien. Videreføring av rød hovedsykkelt rute skjer på stien til bussholdeplassen ved Skjærgårdshallen, som i dag.</i> <u>Barn og unges interesser</u> <i>Det er regulert felles torg og områder for uteoppholdsarealer, som, sammen med uteoppholdsarealer på de enkelte utbyggingsområdene, vil utgjøre arealer for</i>

	bestemmelser om størrelse, funksjon og kvalitet. Kjøreadkomst til småbåthavn bør vurderes mht. trafikksikkerhet og barn/unges interesser. <u>Samferdsel</u> Krysset ved Stathelleveien må reguleres og opparbeides i tråd med gjeldende håndbøker. Det må gjøres en vurdering av trafikksituasjonen og om det er behov for utbedring av krysset, inkl. siktsoner. Krysset Stoa/Kongshavn må plasseres i tilstrekkelig avstand fra krysset med fylkesveien. Tiltak for myke trafikanter må vurderes. Det oppfordres til dialog underveis i planarbeidet. <u>Klimatilpasning</u> Konsekvenser av klimaendringer som flom, ras, skred, overvann samt havnivåstigning/stormflo bør utredes ved bruk av farekart og ROS-analyser, med klimapåslag (se klimaprofil Telemark). Det er videre avgjørende at det innarbeides krav til håndtering av alt vann i reguleringsplanen, inkludert overvann, jf. Statlige planretningslinjer for klima, energiplanlegging og klimatilpassing (2018). Naturbaserte løsninger bør vektlegges. <u>Kulturarv</u> Planavgrensningen går igjennom Halen gård i sør og deler opp eiendommen. Dette virker uheldig og lite hensiktsmessig. Vi anbefaler at avgrensningen utvides til å omfatte hele eiendommen til Halen gård og at denne eiendommen blir regulert til bevaring.	<i>lek og uteopphold. Arealene skal tilfredsstillere kravene i kommuneplanens arealdel. Det etablert fortau, og fartsgrensene er lave.</i> <u>Samferdsel</u> <i>Krysset med Stathelleveien er opparbeidet med fortau på begge siden av krysset, og er godt tilrettelagt for fotgjengere.</i> <i>Det er vanskelig å flytte krysset Stoa/Kongshavn uten å berøre Halen gård, som er bevaringsverdig.</i> <i>Siktlinjer er innarbeidet jf. vegvesenets håndbok N100.</i> <i>Det har vært dialog med fylkeskommunens samferdselsetat underveis i planarbeidet, se under pkt. 2.3.5.</i> <u>Klimatilpasning</u> <i>Stormflo og havnivåstigning er hensyntatt i samsvar med kommuneplanens arealdel.</i> <i>Områdestabilitet er vurdert av geotekniker, og vurderes som tilfredsstillende.</i> <i>Overvann skal føres ut til sjøen, jf. kommunens anbefaling. Krav til teknisk plan.</i> <u>Kulturarv</u> <i>Planforslaget omfatter en del av eiendommen Halen gård. Deler av eiendommen reguleres til offentlig parkering i tråd med dagens bruk. Resterende del er foreslått regulert til offentlig eller privat tjenesteyting og hensynssone bevaring. Det foreslås ingen tiltak som berører denne eiendommen.</i>
--	---	--

	<u>Landskap og strandsone</u> Norge har sluttet seg til den Europeiske landskapskonvensjonen, som forplikter oss til å fremme vern, forvaltning og planlegging av landskap. Fra oppstartsmøtereferatet ser vi at silhuettvirkning sett fra sjø har blitt drøftet i temaet kultur-landskap og kulturminner. I planmaterialet må de totale virkningene av mulig utbyggingsvolum illustreres godt, spesielt sett fra sjøen. <u>Planfaglig veiledning</u> Tilrettelegging for en viss andel fritidsboliger vil være i strid med arealformålet i overordnet plan. Dette bør avklares med kommunen. Kommunen har pekt på behovet for andre typer boliger enn eneboliger. Det anbefales at det ikke planlegges for fritidsboliger på området.	<u>Landskap og strandsone</u> <i>Er fulgt opp i planmaterialet, og illustrasjoner sett fra sjøen er medtatt i planmaterialet.</i> <u>Vedr. fritidsboliger:</u> <i>Det planlegges ikke for fritidsboliger i planområdet. Kommunen har vedtatt boplikt i Langesund-området. I planforslaget er det foreslått at 30% av boligene kan unntas boplikt, jf planen for Smietangen.</i>
Mattilsynet, 29.11.23	Reguleringsplanen må inneholde en gjennomarbeidet VA-plan når planen kommer på høring. Kapasiteten på vannforsyningen i området må vurderes slik at en sikrer leveringssikkerhet til både eksisterende mottakere av vann og til planlagte tiltak. Det forventes god dialog med vannverket.	<i>Løsningene er beskrevet i planforslaget. Området skal knyttes til kommunalt vann- og avløpssystem. Kapasitet for vann- og avløpsforsyning er vurdert som tilfredsstillende med de beskrevne løsningene. Det vurderes ikke nødvendig å legge fram VA-plan sammen med reguleringsplanen. Det stilles krav til teknisk plan ved søknad om tiltak. Løsningene skal godkjennes av kommunen.</i>
Miljørettet helsevern i Grenland, 03.10.23	<u>Bolig og næring</u> Planen skal tilrettelegge for en kombinasjon av boligformål og næringsvirksomhet, fortrinnsvis bevertning. For å unngå konflikt mellom disse formålene, er det viktig med god planlegging mht. plassering av bygg, plassering av luftinntak, kjølevifter, varelevering osv. slik at nye og eksisterende boliger skjermes for støy, luftforurensning, innsyn og andre ulemper. Det anbefales at det settes krav til hvilken type virksomhet	<u>Bolig og næring</u> <i>Planforslaget legger til rette for inntil 200 m2 kafe/forretning i tilknytning til felles torg. Det vurderes at denne type næring ikke vil føre til konflikt med beboerne omkring.</i>

	som kan etableres innenfor plan-området. <u>Støy</u> Miljørettet helsevern i Grenland gjør oppmerksom på at båthavner kan generere sjenerende støy for beboerne. Vi anbefaler at plassering av støyfølsom arealbruk som f.eks. soverom og stue vurderes nøye i forhold til båthavnas beliggenhet. Miljørettet helsevern i Grenland anbefaler at Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) legges til grunn for planarbeidet. Grenseverdiene gitt i tabell 2 i retningslinjen T-1442/2021 bør gjøres gjeldende for planområdet. <u>Uteareal for leke- og opphold</u> Det anbefales at det avsettes tilstrekkelig uteareal som er tilrettelagt for bruk av alle uavhengig av alder og funksjonsnivå. Utearealet bør inneholde lek-/aktivitetsområde tilrettelagt for alle samt møteplasser for sosialt samvær. <u>Støy og støv i anleggsperioden</u> Reguleringsbestemmelsene bør inneholder klare krav til bl.a. støy-grenser, arbeidstider, kompenserende tiltak for å redusere støy- og støvbelastning osv. i anleggsperioden. Viser til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) kapittel 6 om bygg- og anleggsstøy, og retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) kapittel 6 om begrensning av luftforurensning fra bygg- og anleggsvirksomhet, og foreslår reguleringsbestemmelse om dette.	<u>Støy</u> <i>Det er vanskelig å beregne støysoner i forhold til støy fra båthavner. Forholdene vil bli vurdert i forbindelse med videre prosjektering. Det er ikke foreslått bestemmelser om dette.</i> <i>Det vurderes at utbyggingsområdet ligger godt utenfor gul støysonen, og at bestemmelser om støy dermed ikke er relevant.</i> <u>Uteareal for lek og opphold</u> <i>Det vises til kommentarer til fylkeskommunens uttalelse.</i> <u>Støv og støy i anleggsperioden</u> <i>Krav til støv og støy i anleggsperioden er innarbeidet i bestemmelsene med henvisning til gjeldende veiledere.</i>
Renovasjon Grenland, 08.11.23	Ved utbygging av boligkomplekser med 20 eller flere boenheter, stilles krav om å benytte nedgravde avfalls-løsninger. De skal plasseres slik at det er mulig for renovasjonsbilene å	<i>Tas til etterretning. Det stilles krav til nedgravde avfallsløsninger. Forslag til plassering er vist på illustrasjonsplanen.</i>

	komme frem, og vei må dimensjoneres for renovasjonskjøretøy.	
Lede AS, 05.12.23	Nettselskapet informerer om at de har elektriske anlegg i det aktuelle området. Det opplyses om generelle krav som gjelder for å sikre strøm til ny bebyggelse. Det anbefales å ta kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm og for å planlegge nye elektriske anlegg.	<i>Forslagsstiller har vært i kontakt med Lede AS for en vurdering av kapasitet på eksisterende anlegg. Det er behov for å oppgradere eksisterende nettstasjon, og det settes i tillegg av plass til ny nettstasjon.</i>
Grenland Havn, 08.12.23	Grenland Havn disponerer småbåthavna på Stoa og leier den ut til Båtforeningens Havneutvalg (BHU) som står for daglig drift. Deler av området som i dag brukes til småbåthavn omfattes av reguleringsområdet. Småbåthavna må også i fremtiden ha tilstrekkelig areal og infrastruktur for å sikre driften. I tillegg til båtplasser er det behov for areal og infrastruktur for båtopptak og opplag av båter i vinterhalvåret. Veien ut til Kuskjær brukes til båtopplag, og det foregår på båtopptak Kuskjær. Tilkomsten til Kuskjær er også viktig å opprettholde av hensyn til Skjærgårdstjenesten og Grenland Havn sin farledsavdeling som holder til på Kuskjær. Det oppfordres til dialog underveis i planarbeidet.	<i>Planforslaget legger opp til at kjøreadkomst til boligprosjektet ikke skal skje fra sjøsiden, og at arealene langs sjøen primært skal være for gående og syklende, og tilrettelagt som kyststi. Det skal likevel fortsatt være kjøreadkomst til Kuskjær og til båtplassene. Det foreslås imidlertid å fjerne parkeringsplasser og båtopplagsplasser på det nevnte arealet. Dette henvises til de øvrige arealene innenfor eiendommen som Grenland Havn og båtforeningen disponerer.</i> <i>Det har vært dialog med Grenland Havn underveis i planprosessen.</i>
Båtforeningens Havneutvalg, 09.12.23	Den regulerte kyststien utgjør ikke en hindring for fremkommelighet eller parkering for båthavnen. Vi ønsker å trekke frem en vellykket løsning som er implementert i Kongshavn, som kan tjene som et godt eksempel på hensiktsmessig utførelse. Det forekommer en del støy fra brygger og båter når det blåser. Det er viktig at dette blir nøye vurdert og inkludert i beskrivelsen av støytiltak for de planlagte boligene.	<i>Det vises til kommentarer til Grenland Havns uttalelse, se ovenfor.</i> <i>Se merknad fra Miljøretta helsevern og kommentarer til disse ovenfor.</i>

	I følge kommunens planer, spesifikt i reguleringsplanen Stoa-Nato, antydes at båtplassene skal flyttes fra Kongs-havn til Stoa. Dette reiser spørsmål om behovet for ytterligere opplags-plass i området. Planlagte utbyg-ginger kan imidlertid resultere i en reduksjon av tilgjengelig opplags-plass. De ber om klarhet i rundt hvordan denne utfordringen er tenkt løst. Det går et overløp fra kommunal pumpestasjon ut i havnen. BHU anbefaler at dette blir utbedret før eventuell utbygging, for å unngå uønskede konsekvenser for miljøet og havneområdet generelt.	<i>Kommunen opplyser at disse planene ikke er konkretisert på samme måte som arealbruken for det aktuelle utbyggingsområdet er avklart i kommuneplanens areal-del og i kommunedelplanen. Ved evt. flytting av småbåthavn må behovet for opplagsplasser vurderes, og evt. hvor dette skal lokaliseres.</i> <i>Det foreslås at det ikke tillates parkeringsplasser eller båtopplagsplasser innenfor regulert gatetun.</i> <i>I følge Bamble kommune er dette allerede utbedret.</i>
Hanne Barfod, Emma Julseth Barfod og Julie Barfod, gbnr. 106/601 (nabo), 09.12.23	De stiller seg positive til utvikling av Stoa-området til boliger og kyststi, men ønsker å bli tettere involvert i den pågående planprosessen for å ivareta en helhetlig utvikling av området. Foreløpige skisser av 3 etasjes bygg med saltak ser fine ut, men de mener at bygg opp mot 6 etasjer er helt ute av proporsjoner sammenlignet med øvrige bygg i området. Særlig gjelder dette byggene langs Stoa som grenser inn mot deres eiendom og byggene i ut mot fjorden. Et høyt bygg der vil forringe hele opplevelsen på deres tomt, og blokkere for utsikt til sundet og lys fra sør. Hvor er det satt av tilstrekkelig med plass til grøntareal, lekeplasser, fine uteområder? I reguleringsplan skal det vel etter forskriftene være en større andel friareal? Vurderinger av åpning av uteområder for allmennheten og næring i første plan må sees i sammenheng med den reelle situasjonen i Langesund	<i>Tas til orientering. Det vises til redegjørelse i denne plan-beskrivelsen med tilhørende illustrasjoner for de punktene som tas opp i uttalelsen.</i>

	sentrum med tanke på et relativt folketomt bysentrum store deler av året. Boliger uten boplikt kan føre til et inaktivt miljø store deler av året. De tenker det viktigste for å oppnå et attraktivt område for nærmiljøet er å satse på fine uteområder med variert vegetasjon og god tilgang for naboer og lokale, med fine gater og gatemiljøer som møter nabolaget. Boligene ser ikke veldig variert ut, er det kun tiltenkt eldre og ferieboliger? De leser forslaget som nå er lagt fram, som at boligene på Stoa først og fremst er tenkt skapt ut fra hensynet om å få mest mulig profitt for utbyg-gere, og med lite hensyn til et variert og trivelig bo-område. Hva er tankene med kystlinje og offentlig plass? På tegningene er det en bred asfaltert vei. Badeplass/ brygge? Parkområde der en kan sitte på plen? De stiller seg negativt til at innkjøring til garasjeanlegget er tenkt på den fineste delen av deres tomt. Skissene gir inntrykk av en massiv vegg av bygg på den sørlige delen av deres tomt som vil skygge og skape et svært lite attraktivt område. Mange bruker veien som adkomstvei til sjøen og marinaen, kan dette bli en hyggelig gate med lite trafikk?	
Preben Morgan Heimholt og Inger Hilde Haugen, Baneåsen 22, 09.12.23	Tap av utsikt: Uttrykker bekymring for tap av utsikt fra sin eiendom som følge av utbyggingen, og etterspør lavere bygg eller eneboliger. Beboersammensetning: Etterspør hvordan man skal sikre at første-gangskjøpere, unge etablerere og barnefamilier kan få råd til å kjøpe bolig her.	<i>Deres eiendom ligger omtrent på kote +34. Som maks. høyde for ny bebyggelse er det foreslått kote +26,0, dvs. betydelig lavere enn gulvnivå på deres bolig. Planen er utformet med krav til oppdeling av bebyggelsen.</i> <i>Planforslaget legger opp til en variert leilighetssammensetning, noe som vil bidra til at beboersammensetningen blir variert.</i>

7 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

7.1 Planforslaget

Planforslaget består av:

1. Plankart, datert 28.06.2024. Kartet foreligger i pdf- og sosiformat.
2. Reguleringsbestemmelser, datert 28.06.2024
3. Planbeskrivelse (dette dokument) datert 28.06.2024, med følgende vedlegg:
 - Illustrasjonsplan
 - Terrengsnitt og 3D-illustrasjoner
 - Sol/skygge
 - ROS-analyse

7.2 Arealbruk

Planforslaget viser regulering til følgende formål:

1.	Bebyggelse og anlegg – pbl § 12-5 nr. 1:		
	- bolig, konsentrert småhusbebyggelse	BK1-2	2,33 daa
	- bolig, blokkbebyggelse	BB1-2	4,87 daa
	- kombinert bebyggelse og anleggsformål	KB	1,36 daa
	- felles uteoppholdsareal	UT1-2	1,27 daa
	- frittliggende boligbebyggelse	BF	0,11 daa
	- offentlig eller privat tjenesteyting	T	0,60 daa
2.	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – pbl §12-5 nr. 2:		
	- kjørevei, offentlig	o_KV1-2	2,79 daa
	- fortau, offentlig	o_F1-4	0,98 daa
	- gatetun, offentlig	o_GT	2,27 daa
	- parkering, offentlig	o_P	0,21 daa
	- annen veigrunn, grøntanlegg	o_AVG	1,53 daa
	- felles gang-/sykkelvei	f_GS	0,79 daa
	- felles torg	f_T	0,58 daa
3.	Hensynssoner – pbl §§ 12-6 og 11-8:		
	- hensynssone a, sikringssone friskt	H140_1-2	0,13 daa
	- hensynssone a, faresone flom	H320	16,43 daa
	- hensynssone c, bevaring kulturmiljø	H570	0,60 daa

7.3 Beskrivelse av planforslaget

7.3.1 Forholdet til overordna planer

Forslag til reguleringsplan bygger på kommunedelplan for Stoa – Nato. Planlagt utbyggingsområde omfatter område N2, B8-1, B8-2, B9 og F2, samt B10 i kommunedelplanen. Ifølge kommunedelplanen kan alle områdene unntatt B10 bygges ut uten krav om ny reguleringsplan forutsatt at bestemmelsene i kommunedelplanen følges.

Områdene er tilrettelagt for utbygging med konsentrert småhusbebyggelse i gjennomgående tre etasjer. Ifølge kommunedelplanen skal det etableres minst to sandlekeplasser med sitteplasser, en innenfor B8-B9 og en innenfor B10.

7.3.2 Utbyggingsområdet

I forslaget til reguleringsplan er alle ovennevnte områder i kommunedelplanen planlagt under ett, og uavhengig av eiendomsgrenser og områdegrensene i kommunedelplanen. På denne måten kan hele «kvartalet» planlegges som en helhet, noe som gir helt nye muligheter for kvalitet på løsninger mht. utnyttelse, utearealer, parkering etc.

Planområdet ligger svært gunstig til for utbygging med boliger:

- gangavstand til Langesund sentrum
- gangavstand til barneskole
- gangavstand til idrettsanlegg og store, sammenhengende lekearealer
- gangavstand til store sammenhengende friluftsområder
- innenfor bybåndavgrensningen, og god tilgang på kollektivtransport

Føringene i kommuneplanen legger opp til at slike områder bør gis en høy arealutnyttelse, samtidig som det skal skapes gode uterom og møteplasser. Det vurderes at deler av området tåler bebyggelse på mer enn 3 etasjer, med nedtrapping særlig mot eksisterende boligbebyggelse i vest. Planforslaget legger til rette for en utbygging med boliger i en kombinasjon av konsentrert småhusbebyggelse og blokkbebyggelse på 3-6 etasjer med tilhørende leke- og uteoppholdsarealer, parkeringsanlegg og øvrige teknisk anlegg.



Fig. 15: Utbyggingsområdet sett fra sør, ovenfra

Arealene mot sjøen og eksisterende småbåthavn reguleres til gatetun. Her tillates nødvendig biltrafikk til småbåthavna og anleggene på Skjæret samt brøyting og renovasjon, samtidig som arealene skal prioriteres til allmenn ferdsel for gående og syklende i henhold til intensjonen i gjeldende kommuneplan og kommunedelplan.

Boligbebyggelsen skal utformes som oppdelte bygningsvolumer med en variasjon i høyder. Bebyggelsen skal trappes ned mot eksisterende boliger i vest og mot småbåthavna i sør. Illustrasjonene er basert på mulighetsstudien, og høydebestemmelsene gir et handlingsrom innenfor et makskrav.

Parkering for beboerne skal i hovedsak legges i parkeringsanlegg under bebyggelsen. Det skal etableres to småbarnslekeplasser og felles uteoppholdsarealer i henhold til kravene i kommuneplanens arealdel. Noen av disse arealene er lagt oppå parkeringsanlegget. Det legges opp til en felles gangvei gjennom området som skal være tilgjengelig for allmennheten.

I områdets sørøstre hjørne, der kyststien endrer retning, skal det etableres et felles torg. I bygget på nordsiden av torget legges til rette for at det kan etableres inntil 200 m² kafe, forretning, eller andre publikumsretta funksjoner. Dette vil kunne gi et tilbud til beboere, brukere av småbåthavna og til alle som ferdes i området.

Det foreslås at inntil 30% av boenhetene fritas for boplikt. Disse boenhetene skal spres innenfor del-feltene. Dette vil f.eks. muliggjøre utleie av ferieleiligheter i regi av Skjærgården Hotell, og kan være et bidrag til gjennomføring av prosjektet.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en mulighetsstudie. Det er tatt utgangspunkt i kommuneplanens samfunnsdel. Her heter det at kommunen ønsker at det skal legges til rette for:

- et variert og attraktivt botilbud
- urbane kvaliteter og attraktive byrom
- møteplasser, grøntområder og tilgjengelige friluftsområder
- fram mot 2040 forventes nedgang i innbyggertall, endring av befolkningssammensetningen med flere eldre og færre barn, unge og mennesker i arbeidsfør alder, som en permanent tendens.

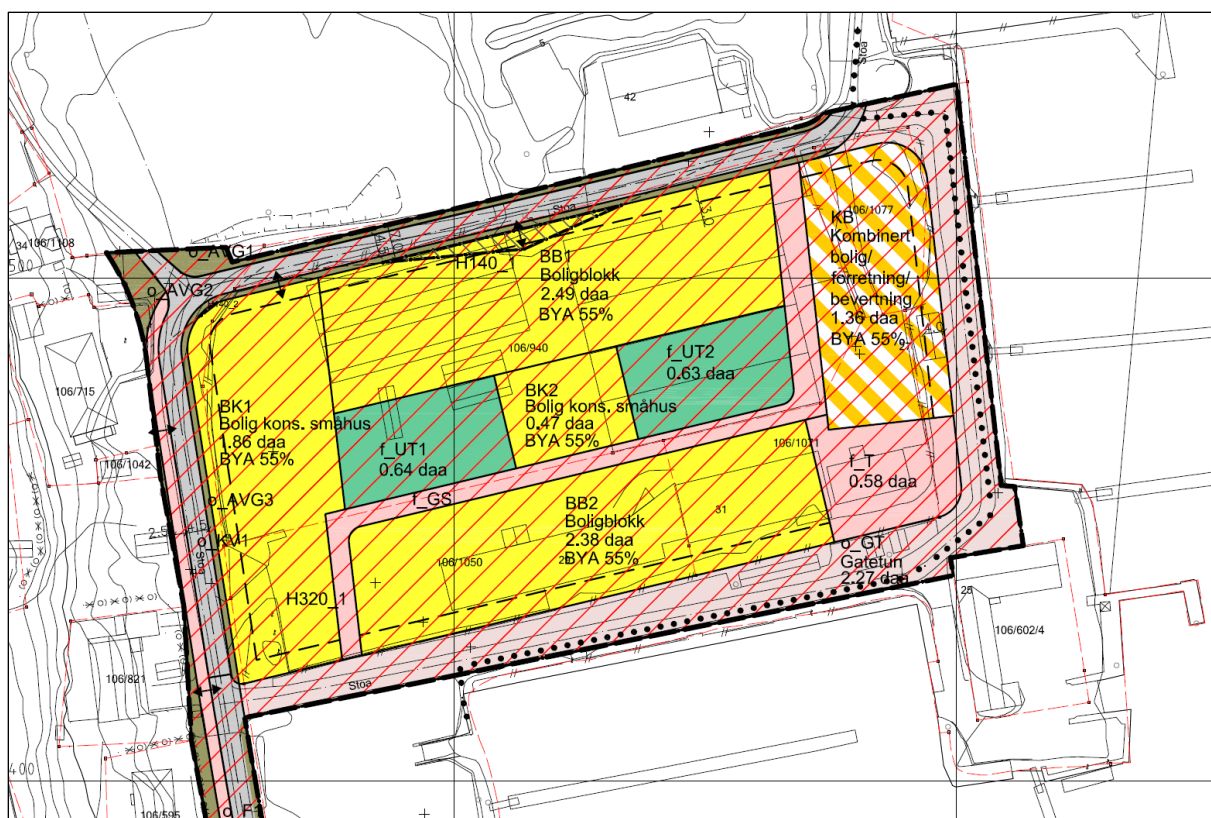


Fig. 16: Utsnitt av plankartet

Mulighetsstudien viser en variasjon av leilighetsstørrelser og bygningstyper med vekt på gode utearealer og møteplasser. Mulighetsstudien viser en utbygging med ca. 100-110 boenheter. Krav til leke- og uteoppholdsarealer følger kravene i kommuneplanens arealdel.

Planforslaget legger opp til at utbyggingen kan gjennomføres i etapper. Maks utnyttelse er satt til 55% BYA. Byggegrenser mot offentlig vei og gatetun er vist på plankartet. Utnyttelsen er basert på det som er vist i mulighetsstudien.

7.3.3 De enkelte delfeltene

I henhold til bestemmelsene i kommuneplanens arealdel skal laveste gulvnivå i boligbebyggelsen ligge på kote +3,0 av hensyn til stormflo og forventet havnivåstigning.

BK1

Feltet ligger i vestre del av planområdet, nærmest eksisterende boligbebyggelse. Her tillates bebyggelse i tre etasjer pluss loft; maks. mønehøyde kote + 17,0 og maks. gesimshøyde kote +15,0. Bebyggelsen skal utformes som to bygninger, med innbyrdes avstand min. 8,0 m. Innenfor dette feltet er det planlagt nødvendig gjesteparkering for hele prosjektet.

BK2

Dette feltet ligger sentralt i «kvartalet», og deler opp det indre «gårdsrommet» med en bygningskropp. Bebyggelsen er lagt opp på parkeringsanlegget. Høydebestemmelsene er samme som for BK1.



Fig. 17: Illustrasjon av rommet mellom BB1 og BK2. Bebyggelsen i BK2 til høyre.

BB1

Feltet ligger mot offentlig vei i nord som en boligrekke. Bebyggelsen skal deles i min. to bygningskropper med min. 8,0 m avstand. 50% av bebyggelsen tillates i maks. 5 etasjer pluss loft oppå parkeringsanlegget, og skal trappes ned mot vest til maks. 3 etasjer pluss loft oppå p-anlegget:

Andel av bebyggelsen	Maks. mønehøyde	Maks. gesimshøyde
Maks. 50%	kote +26,0	kote +24,0
Min. 20%	kote +20,0	kote +18,0
Øvrig andel	kote +23,0	kote +21,0

Det er i illustrasjonene lagt vekt på at bebyggelsen ha gode fasader også mot nord, og at parkeringsanlegget skal underordne seg bebyggelsen og ikke framstå som dominerende i første etasje.



Fig. 18: Illustrasjon sett fra nordøst, fra sjøen.

KB

Feltet ligger mot øst og ut mot småbåthavna. Bebyggelsen skal deles i min. to bygningskropper med min. 10 m mellomrom. 50% av bebyggelsen tillates i 6 etasjer pluss loft, øvrig del skal være maks. 5 etasjer pluss loft:

Andel av bebyggelsen	Maks. mønehøyde	Maks. gesimshøyde
Maks. 50%	kote +26,0	kote +24,0
Øvrig andel	kote +23,0	kote +21,0

I tillegg til boliger i blokkbebyggelse tillates inntil 200 m² forretning/annen offentlig eller privat tjenesteyting, f.eks. bevertning. Dette vil være naturlig å plassere i 1. etasje, med henvendelse mot det felles torget.



Fig. 19: Område KB med torget i forgrunnen.

BB2

Feltet ligger mot sør og småbåthavna på denne siden. Bebyggelsen skal deles i min. tre bygningskropper med min. 10 m avstand (mulighetsstudien viser 4 bygninger). 50% av bebyggelsen tillates i 4 etasjer pluss loft, øvrige del tillates i 3 etasjer pluss loft:

Andel av bebyggelsen	Maks. mønehøyde	Maks. gesimshøyde
Maks. 50%	kote +20,0	kote +18,0
Øvrig andel	kote +17,0	kote +15,0

UT1-2

Feltene som er regulert til felles uteareal skal begge inneholde en småbarnslekeplass som skal dekke behovet for tilliggende boligbebyggelse. Arealkravet til småbarnslekeplass er satt til 225 m². For beregning av dette kravet er det tatt utgangspunkt i kravene i kommuneplanens arealdel og utbygging med til sammen 100 boliger.

7.3.4 Parkeringsanlegg

Parkeringsanlegget er plassert under BB1, BK2 og felles uteområder UT1 og UT2. Anlegget har adkomst fra offentlig vei i nord, og er nedgravd tilstrekkelig til at utearealene oppå blir liggende på ca. kote +6-7.

Kommunedelplan Stoa – Nato og arealdelen har ulike krav til parkering:

	Bilparkering	Gjesteparkering	Sykkelparkering
K-delplan Stoa-Nato; bolig > 75 m ²	1,5 pr. bolig		
K-delplan Stoa-Nato; bolig < 75 m ²	1,0 pr. bolig		
Kommuneplanens arealdel	1,0 pr. bolig	0,2 pr. bolig	1,0 pr. bolig

Det foreslås å legge kravene i kommuneplanens arealdel til grunn med følgende unntak:

- For boenheter mindre enn 50 m² stilles krav om 0,6 parkeringsplass pr. boenhet (istedenfor 1,2)
- For boenheter større enn 50 m² stilles krav om 2 sykkelplasser pr. boenhet (istedenfor 1).

Dette vil muliggjøre bygging av små boenheter for små husholdninger, og det vurderes at så små leiligheter har et lavere parkeringsbehov. Det vurderes også at de større boenhetene bør ha plass til to sykler.



Fig. 20: Illustrasjonsplan

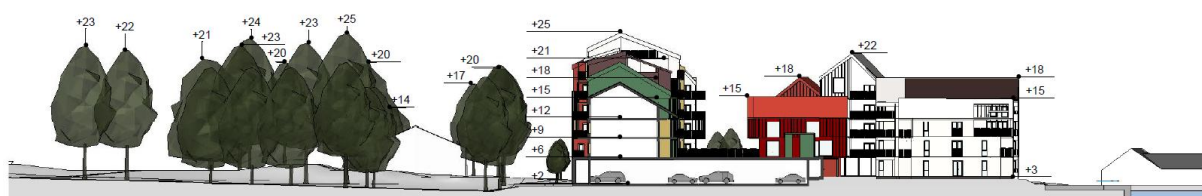


Fig. 21: Terrengsnitt (Snittet er lagt som vist på illustrasjonen, se figur ovenfor)

7.3.5 Offentlig vei og fortau

Adkomst til utbyggingsområdet er planlagt via Stoa, i samsvar med kommunedelplanen. Planområdet omfatter Stoa fram til kryss med Kongshavn og videre fram til kryss med fylkesvei 3350 Stathelleveien.

Vurdering av eksisterende kryssløsninger

Kryss Stoa x Kongshavn ligger ca. 20 m fra kryss Kongshavn x Stathelleveien. Biler som skal svinge til venstre inn på Stoa fra Kongshavn, må vente på biler som kommer fra Kongshavn mot Stathelleveien. Ved stor trafikk fra Kongshavn mot Stathelleveien kan det oppstå kø av ventende biler som skal svinge til venstre inn Stoa, og køen kan strekke seg ut i fylkesveien.

En økning av avstanden mellom de to kryssene ville ha forbedret denne situasjonen. Dette vil imidlertid kreve store inngrep i eiendommen Halen gård, som ligger inntil krysset, eller at trafikken til Stoa må legges om via fergeterminalen. Begge deler vil innebære tiltak som krever en betydelig utvidelse av planområdet.

Etter at fergetrafikken er langt ned på fergeterminalen i Langesund, er det lite sannsynlig at køproblemer som beskrevet ovenfor vil oppstå. Øvrig trafikkbelastning på Kongshavn er begrenset til boligområdet i Skarpenordveien, Støperiveien og Kongshavnsåsen. Dette boligområdet har også annen utkjøring til fylkesveien.

Det har vært dialog med fylkeskommunen om denne problemstillingen. I lys av aktuelle trafikkmengder har fylkeskommunen gitt tilbakemelding:

Krysset ved fylkesvegen bør på grunn av trafiksikkerhet forbedres litt ved å «snevre det inn» ut mot fylkesvegen. Krysset er i dag dimensjonert for mye tungtrafikk og stor trafikkmengde som følge av tidligere virksomhet med blant annet ferge. Dette kan gjøres ved å utvide midt-rabatten og fortauene på hver side slik at kjørefelta blir riktigere dimensjonert for framtidig boligtrafikk. Det bør også etableres ett tilrettelagt krysningspunkt over sekundærvegen og rabatten ved krysset med fylkesvegen. Det må starte med nedsenka fortau på hver side. Midtrabatten bør være 2 meter bred.

Med utgangspunkt i dette har Asplan Viak AS bistått med forslag til oppstramming av kryssområdet. Dette er innarbeidet i plankartet. Siktlinjer i kryssene er lagt inn i tråd med vegvesenets håndbok. Trafikk fra Kongshavn inn på Stathelleveien har vikeplikt for trafikk på fylkesveien.

Vurdering av veistandard internt i området

På oppdrag fra kommunalteknikk har Norconsult utarbeidet et notat med anbefaling om veistandard på Stoa-veien. Notatet er basert på innledende vurderinger av planlagt utbygging sett i forhold til dagens situasjon, hvor økning i ÅDT ble vurdert til i underkant av 200 som følge av planforslaget. Notatet gir følgende anbefaling:

Fra fylkesvegen og ned til avkjøringen til fiskerihavna, reguleres det med 6m kjørebanebredde. Dvs 5,5m kjørebane og 2x 0,25m skulder.

Resterende reguleres med 5m kjørebanebredde, 4,5m kjørebane og 2x 0,25m skulder.

Langs hele strekningen skal det, som et minimum, reguleres inn fortau med bredde 2,5m. Dvs. 2,25m asfaltert gangbane og 0,25m skulder.

Regulerte veiformål

Etter vurderinger av områdets potensial med det valgte boligkonseptet og med løsninger for parkering og uteoppholdsarealer er boligpotensialet nå satt til ca. 100. Basert på den landsomfattende reisevaneundersøkelsen og erfaringsdata for turproduksjon vurderes trafikk til og fra 100 nye boenheter i planområdet slik:

Bosatte pr. boenhet	Turer pr. bosatt pr. dag	Bilandel	Antall boenheter	Personturer pr. boenhet	Bilturer pr. virkedag	ÅDT
2,08	3	60%	100	6,2	370	340

Med ca. 100 nye boliger innenfor planområdet beregnes dermed at ÅDT vil øke med ca. 120 i forhold til dagens situasjon. Dette er noe lavere enn i innledende vurderinger.

Det vurderes at denne økningen vil innebære en svært begrenset økning sett i forhold til næringslivets behov for veibredde til fiskerihavna. En slik løsning er heller ikke mulig å gjennomføre innenfor kommunal grunn. Det er derfor ikke lagt inn anbefalt økning av veibredde i søndre del av planområdet til 6,0 m kjørebanebredde.

Regulert veibredde på 4,5 m kjørebane, inkl. 0,25 m skulder på hver side, er i tråd med vegvesenets håndbok (pkt. 2.3.2, evt. pkt. 3.4.2). Fartsgrense er i dag 30 km/t. For å imøtekomme kommunalteknikkens ønske om tilstrekkelig veibredde for å kunne møte større kjøretøy er det lagt inn en ca. 25 m lang lomme med veiutvidelse til 5,5 m.

I planen er Stoa regulert med 4,5 m regulert kjørebane og 2,5 m fortau fra Halen gård og fram til nordvestre del av planområdet. Herfra er det stiforbindelse videre til bussholdeplassen ved Skjærgårdshallen. Det er regulert annen veigrunn utenfor fortau og kjørevei, basert på tilgjengelig areal og uten å måtte erverve areal fra private eiendommer på strekningen fram til utbyggingsområdet, der gatetunet begynner. Herfra er det regulert 1,25 m annen veigrunn (grøft, snøopplag) utenfor regulert kjørevei. Eksisterende kjøreadkomster er vist med pil på plankartet.

Det er regulert fortau med bredde 2,5 m i tråd med anbefalingen fra Norconsult med unntak av strekningen forbi Stoa 3, der det ikke er plass uten å gjøre inngrep i denne eiendommen.

Offentlig vei på nordsiden av utbyggingsområdet er planlagt med utgangspunkt i dagens veitrase. Veien er rettet ut, og lagt slik at den ikke berører eiendommen 106/601 på nordsiden av planområdet, og slik at de flotte trærne som står i kanten på nordsiden av veien, kan bevares. Regulert annen veigrunn stikker på det meste ca. 1,25 m inn på nevnte eiendom. Det antas at det ikke vil være behov for tiltak på denne eiendommen i forbindelse med utbyggingen. Veien er i dag adkomst til Stoa 42, 60 og 61, og denne adkomsten opprettholdes. Det er ikke foreslått fortau her, da det er gode gangforbindelser gjennom utbyggingsområdet og langs sjøen. Det vil dessuten bli relativt liten trafikk her.

Eksisterende parkeringsplass ved Halen gård er regulert til offentlig parkering.

Tilrettelegging for videre utbygging mot nord

Offentlig vei på vestsiden av utbyggingsområdet er utformet slik at veien enkelt kan videreføres nordover og utgjøre adkomst til eiendommene på nordsiden, som er lagt ut som byggeområder i kommunedelplan Stoa – Nato. Ved planlegging av dette området vil en enkelt kunne etablere en forbedret løsning for myke trafikanter opp til bussholdeplassen ved Skjærgårdshallen, slik det er vist i Strategi og plan for myke trafikanter.

7.3.6 Offentlig gatetun

Langs sør- og østsiden av utbyggingsområdet er eksisterende kommunal eiendom regulert til gatetun. Det er foreslått mindre justeringer av eiendomsgrensen i østre del av utbyggingsområdet, i hovedsak i samsvar med k-delplanen.

Innenfor regulert gatetun tillates kjøretrafikk til båthavnene langs sjøen og til båtforeningens lokaler og arealer på Kuskjær. Adkomst til utbyggingsområdet skal skje fra offentlig kjørevei, se ovenfor. Gatetunet skal utformes slik at ferdsel for myke trafikanter skal prioriteres. Det tillates ikke parkering eller båttopplag innenfor gatetunet, med unntak av et mindre antall parkeringsplasser reservert for bevegelseshemmede.

Gatetunet skal utformes slik at brøyte- og renovasjonsbiler samt varebiler kan trafikkere. På denne måten unngår en å måtte regulere inn snuplass/vendehammer for enden av kommunal vei.

7.3.7 Sol/skygge

Det er utarbeidet sol/skyggeillustrasjoner som forespurt av fylkeskommunen. Figuren nedenfor viser sol/skygge-virkning basert på mulighetsstudien, jevndøgn (vår og høst) kl. 12, 15 og 17. Flere tidspunkt er vist i vedlegg 5. Illustrasjonene viser at utearealene får gode solforhold, og at naboer til planområdet ikke får nevneverdig skygge som følge av den planlagte utbyggingen.

Kl. 12.00:



Kl. 15.00:



Kl. 17.00:



Fig. 22: Sol-/skyggeillustrasjoner jevndøgn kl. 12.00, 15.00 og 17.00

7.4 Tilknytning til infrastruktur (VA + overvann)

Det vises til aktuelle tilknytningspunkter for vann og avløp som opplyst av kommunen, se pkt. 4.3. Endelig valg av tilknytningspunkt for vann vil bli foretatt i forbindelse med videre planlegging og prosjektering. I den forbindelse vil det være behov for tett dialog med Bable kommune.

I planbestemmelsene stilles krav om dokumentasjon av løsninger for vann, overvann og spillvann i forbindelse med søknad om tillatelse. Løsningene skal godkjennes av kommunen.

7.5 Trafikksikkerhet

Planen viser fortau i 2,5 m regulert bredde fra krysset Stoa x Konghavn og fram til nordvestre hjørne av utbyggingsområdet, basert på dagens løsning. Ved Stoa 3 skifter fortauets side fra høyre til venstre siden av veien. Det er foreslått forbedringer i kryssområdet ved fylkesvegen, der myke trafikanter er prioritert samtidig som krysset kan trafikkeres av alle aktuelle kjøretøyer.

Fra nordvestre hjørne av utbyggingsområdet går det sti fram til bussholdeplassen ved Skjærgårds-hallen, litt nord for planområdet. Planforslaget sikrer sammenhengende løsning for fotgjengere langs Stoa og opp til nevnte bussholdeplass. Videreføring av fortau/sykkelforbindelse opp til nevnte bussholdeplass må vurderes i forbindelse med planlegging av område B11 i kommunedelplanen (eiendommene på nordsiden av planområdet).

Med 30 km/t fartsgrense vurderes at syklende kan sykle i kjørebanen, på samme måte som i gatenettet ellers i området.

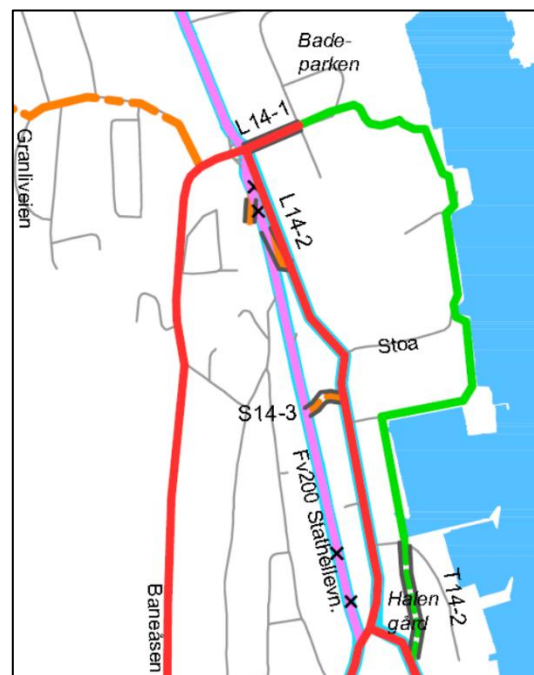


Fig. 23: Utsnitt av Strategi og plan for myke trafikanter

7.6 Naturmangfold

Det planlagte utbyggingsområdet består av bebygde arealer, asfalterte flater, plenarealer og små felt med busker/mindre trær. Det vurderes at potensialet for naturtyper og rødlista arter innenfor planområdet er svært lite. Det er ikke foretatt egen naturmangfoldsregistrering i forbindelse med planarbeidet.

Det vises til tidligere registreringer for området nord for planområdet. I kommunedelplan Stoa – Nato er det lagt inn hensynssone bevaring av naturmiljø like nord for planområdet. Biofokus-rapport fra 2022 viser andre registreringer. Det er registrert en alm og en ask som arter av nasjonal forvaltningsinteresse. Disse ligger kloss inntil nordsiden av veien som passerer forbi utbyggingsområdet på nordsiden. Det er lagt vekt på at disse trærne skal bevares av flere hensyn:

- De ligger på naboeiendommen
- De har registrert naturverdi
- De har verdi som positive landselementer i nærområdet

Hvilken planstatus disse trærne skal ha, må vurderes i forbindelse med framtidig planarbeid for eiendommen de ligger på.

Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 er vurdert på følgende måte:

§8 Kunnskapsgrunnlag

Det vises til tidligere registreringer og beskrivelse av planlagt utbyggingsområde, se ovenfor. Kunnskapsgrunnlag om naturmangfold i planområdet vurderes som tilfredsstillende.

§9 og 10 Føre var – prinsip, økosystemtilnærming og samlet belastning

Utbygging skal gjennomføres på arealer som allerede er bebygget, asfaltert og veikantarealer med begynnende tilgroing. Planlagt opparbeiding og tilplanting i uteoppholdsarealer og torg vil kunne medføre positive konsekvenser for det biologiske mangfoldet i området.

§11 Kostnader ved miljøforringelse

Planforslaget medfører miljøforbedring - ikke miljøforringelse.

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det forutsettes at utbygging/anleggsvirksomhet gjennomføres forskriftsmessig – i samsvar med foreliggende planforslag og overordnede planer.

7.7 Landskap

Planforslaget innebærer transformasjon av et eksisterende næringsområde til boligbebyggelse. I tråd med føringene i kommuneplanen er området planlagt med høy arealutnyttelse. Det er satt krav til oppdeling av bebyggelsen i mindre enheter, og med er satt krav til varierte høyder og oppdelte bygningsvolumer. Høydebestemmelsene åpner for en bebyggelse i opptil 6 etasjer, med nedtrapping til 3 etasjer mot bebyggelsen i vest og nedtrapping til 4 etasjer mot båthavna i sør.

Området på nordsiden av planområdet er i dag et skogbevokst område. Høyden på de største trærne er registrert med kotehøyde, og høyden varierer mellom kote ca. 18-19 like nord for planområdet og 30-32 litt lengre mot nordvest. Dette er vist på illustrasjonsplanen, se fig. 16 ovenfor. Deler av dette området er avsatt til boligutbygging i gjeldende kommunedelplan.

Landskapsvirkningen av foreslått utbygging illustrert i 3D-illustrasjoner nedenfor.



Fig. 24: Foreslått utbygging sett fra det freda fyret på Figgeskjæret, like øst for Skjærgårdshallen.

7.8 Kulturminner og kulturmiljø

Den delen av den kommunale eiendommen ved Halen gård som inngår i planområdet er foreslått regulert med hensynssone bevaring av kulturmiljø med bestemmelser om bevaring av eksisterende bygninger. Det er ikke planlagt tiltak som forringer kulturminneverdiene.

7.9 Friluftsliv

Planforslaget legger opp til at forbindelsen langs sjøen skal utbedres med sikte på bedre og mer attraktiv ferdsel for myke trafikanter langs denne delen av kyststien i Bamble. Området har gode forbindelser til viktige friluftsområder mot vest. Forøvrig vurderes at forslaget ikke har konsekvenser for friluftslivet.

Planforslaget opprettholder småbåthavna uforandret når det gjelder adkomst og båtplasser på sjøen. Det er ikke ønskelig å opprettholde båttopplag innenfor område regulert til gatetun, men heller prioritere arealene for allmenn ferdsel / kyststi. Det foreslås bare et begrenset antall parkeringsplasser, som bør forbeholdes bevegelseshemmede.

7.10 Energiforsyning

Området har strømforsyning fra nettstasjon like vest for utbyggingsområdet. Ved kontakt med Lede AS har vi fått opplyst at det er mulig å forsterke eksisterende nettstasjon, og at det bør legges til rette for en ny nettstasjon innenfor utbyggingsområdet. Mulighetsstudien viser mulighet for nettstasjon i tiknytning med parkeringsanlegget. Plassering og utforming må tilfredsstille krav fra Lede AS.

Området ligger ikke i et område som omfattes av konsesjon for fjernvarme. Minimumskrav til varmeisolering og alternativ energiforsyning fremgår av teknisk forskrift. Ved utbygging vil det bli vurdert om prosjektet skal gjennomføres med høyere krav enn forskriften krever, ved f.eks. høyere krav til varmeisolering, bruk av solceller, varmepumpeteknologi etc. Slike krav kan imidlertid ikke innarbeides i reguleringsplan.

7.11 Grunnforhold

7.11.1 Områdestabilitet

I forbindelse med planarbeidet er Grunnteknikk AS blitt engasjert til å foreta vurdering av områdestabilitet for planlagte tiltak i planområdet i tråd med NVEs veileder 1/19. Se vedlegg 8. Rapporten konkluderer med at områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende, og at lokalstabilitet må vurderes i forbindelse med videre prosjektering. Anbefalingene er innarbeidet som dokumentasjonskrav i reguleringsplanen.

7.11.2 Forurensset grunn

I forbindelse med planarbeidet er Grunnteknikk AS engasjert til å foreta innledende miljøtekniske vurderinger. Se vedlegg 7. Basert på historikk og observasjoner ved befaring vurderes det som sannsynlig at foreligger grunnforurensning innenfor planområdet. Før oppstart av planlagte gravearbeider skal det foretas miljøtekniske grunnundersøkelser for å dokumentere om massene er rene eller forurensset.

Dersom det påvises forurensning, skal det utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurensset grunn iht. forurensningsforskriftens krav. Tiltaksplanen skal godkjennes av Bamble kommune som forurensningsmyndighet før gravearbeidene kan starte.

Anbefalingene i rapporten er innarbeidet som dokumentasjonskrav i reguleringsplanen.

Det er også registrert forekomst av fremmede arter innenfor planområdet. Ved tiltak innenfor planområdet skal det foreligge tiltaksplan for forsvarlig håndtering av uønskede fremmede arter.

7.12 Vannmiljø

Det vurderes at viktigste forhold knyttet til foreliggende planforslag er forurensning av sjøen (vannforekomsten) skal unngås, både ved utbygging og ved ordinær drift. Dersom planforslaget kan føre til økt forurensning i en vannforekomst, skal planen vurderes av vannregionmyndigheten etter Vannforskriftens § 12.

Forurensede masser skal håndteres i henhold til krav i forurensningsloven, se pkt. 7.11 ovenfor. Utbyggingen vil derfor bidra til opprydding og sikring av forurensede masser. Det legges til grunn at selve byggeprosessen gjennomføres etter miljømessig gode metoder og at risiko for forurensning av vannforekomsten minimeres.

Planlagt virksomhet i planområdet i tråd med reguleringsplanen vurderes å ikke bidra til økt forurensning av vannforekomsten.

På denne bakgrunn vurderes at planforslaget ikke vil kunne føre til økt forurensning av vannforekomsten, og at planforslaget dermed ikke skal vurderes av vannregionmyndigheten etter Vannforskriftens § 12.

7.13 Barn og unges interesser

Planforslaget opprettholder gode gang- og sykkelforbindelser til bussholdeplasser, skole, barnehage, friluftsområder mot vest samt idrettsanlegg og friområde ved Krogshavn.

Arealene langs sjøen er foreslått som gatetun. Her er det lagt opp til at arealene skal utformes slik at de blir en attraktiv del av kyststien, hvor myke trafikanter skal prioriteres, og biler skal kunne trafikkere på de myke trafikantenes premisser.

Det er også lagt opp til at det skal være åpent og tilgjengelig for ferdsel til fots og på sykkel gjennom utbyggingsområdet via felles gs-vei, og det er ment at området skal invitere til ferdsel og opphold. Det er satt krav til uteoppholdsarealer i tråd med kravene i kommuneplanens arealdel, og det skal etableres to småbarnslekeplasser i henhold til kravene i kommunedelplan Stoa – Nato, og med størrelse basert på antall boliger, og i tråd med arealkravene i kommuneplanens arealdel. Sol/skygge-illustrasjonene viser at lekeplassene vil få gode solforhold.

Det vurderes at hensynet til barn og unges interesser er godt ivaretatt i planforslaget.

7.14 Universell utforming

Adkomstveien langs Stoa fra krysset Stoa x Kongshavn er på det bratteste ca. 1:10, og tilfredsstillende ikke kravet til universell utforming. Dersom det er mulig å etablere gangforbindelse fra Langesund sentrum, langs sjøen, over fergeterminalen og båtforeningens parkeringsplass og fram til utbyggingsområdet, vil denne kunne gjøres universelt utformet. Dette ligger utenfor hva som er mulig i denne planprosessen, da utbygger ikke har hånd om disse arealene.

Selve utbyggingsområdet er tilnærmet flatt. Det planlegges et delvis nedgravd parkeringsanlegg med uteoppholdsarealer oppå. Min. ett lekeapparat skal være universelt utformet, og adkomst fra bakkenivå skal tilfredsstille kravene til universell utforming. Boligene skal tilfredsstille kravene til tilgjengelighet i henhold til kravene i teknisk forskrift.

7.15 ROS-analyse

Det er utarbeidet ROS-analyse for planområdet. Analysen følger retningslinjene i DSBs veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*. Analysen følger som vedlegg til planbeskrivelsen, se vedlegg 8.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen framsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Store nedbørsmengder / urban flom / overvann
- Skred
- Radon
- Nye risiko- og sårbarhetsforhold som følge av utbyggingen: anleggstrafikk
- Samferdselsårer: hendelse på fylkesvei
- Risiko som følge av forurensning grunn

Det er også identifisert risikoreduserende tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn anbefales å gjennomføre. Følgende tiltak er identifisert gjennom risiko- og sårbarhetsanalysen som nødvendige å innarbeide i den videre utvikling av planområdet:

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Store nedbørsmengder/ urban flom	Det bør stilles krav til at overvannshåndtering skal inngå i teknisk plan som skal godkjennes av kommunen i forbindelse med utbygging.
Stormflo/havnivåstigning	Hensynsone flom (hvor stormflo og havnivåstigning er hensyntatt) fra kommuneplanens arealdel bør innarbeides i planen. Det bør inntas bestemmelse om laveste gulvnivå for første etasje, basert på arealdelens bestemmelse.
Skred	Det er ikke risiko for kvikkleireskred i området. Det bør innarbeides krav til dokumentasjon av geoteknisk vurdering i forbindelse med søknad om ramme- og igangsettingstillatelse.
Trafikk	Siktforhold i kryss må ivaretas i henhold til gjeldende krav. Det bør innarbeides mindre tiltak på fortausløsningene for å sikre bedre løsninger med fokus på myke trafikanter.
Forurenset grunn	Før oppstart av planlagte gravearbeider må det utføres miljøtekniske grunnundersøkelser i utbyggingsområdet. Ved evt. påvisning av forurensning må det utarbeides tiltaksplan ihht. gjeldende forskriftskrav.

Ovennevnte krav er innarbeidet i planbestemmelsene. Planområdet med ønsket utvikling framstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart.

7.16 Rekkefølge- og dokumentasjonskrav

7.16.1 Rekkefølgekrav

Et viktig utgangspunkt for rekkefølgebestemmelsene har vært å legge til rette for at området kan bygges ut i etapper, og sikre at nødvendige tiltak er på plass når hver etappe tas i bruk. I dagens situasjon har området en del trafikk. Full utbygging av området vil innebære i størrelsesorden ca. 50% økning av trafikkmengdene. På denne bakgrunn foreslås at utbedring av eksisterende vei og fortau sør for utbyggingsområdet, som vist på plankartet, skal være gjennomført når boenhet nr. 51 tas i bruk, dvs. ca. halvparten av utbyggingen. Rekkefølgekravene er som følger:

1. Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for nye boliger i planområdet skal følgende være opparbeidet:
 - Tilhørende utomhusarealer
 - Første lekeplass innenfor utbyggingsområdet
 - Tilhørende del av offentlig vei og fortau, gatetun, felles gs-vei og felles torg
 - Parkeringsplasser i henhold til kravene for aktuelt byggetrinn
2. Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for boenhet nr. 51 skal følgende være opparbeidet:
 - Kjørevei og fortau langs o_KV2 som vist på plankartet
 - Andre lekeplass innenfor utbyggingsområdet

7.16.2 Dokumentasjonskrav

I tillegg til de dokumentasjonskrav som følger av saksforskriften er det innarbeidet dokumentasjonskrav knyttet til:

- Utforming av utearealer, inkl. terrengbearbeiding
- Tekniske anlegg; vei, vann, avløp, kabler, renovasjonsløsninger, overvannshåndtering

- Forurensset grunn og håndtering av masser
- Lokalstabilitet
- Evt. midlertidig opparbeidelse av utearealer
- Støv og støy i anleggsfasen
- Plan for evt. trafiksikkerhetstiltak i anleggsfasen

8 VEDLEGG

1. Plankart, datert 28.06.2024
2. Planbestemmelser, datert 28.06.2024
3. Illustrasjonsplan, datert 20.06.2024
4. Terrengsnitt og 3D-illustrasjoner, datert 28.06.2024
5. Sol/skygge, datert 28.06.2024
6. Innledende miljøundersøkelse, Grunnteknikk AS, datert 19.03.2024
7. Vurdering av områdestabilitet, Grunnteknikk AS, datert 18.03.2024
8. ROS – analyse, datert 28.06.2024
9. Referat fra oppstartsmøte
10. Kopi av varsling / kunngjøring av oppstart av planarbeid
11. Adresseliste varsling
12. Kopi av mottatte uttalelser
13. Referat fra åpent møte 28.11.2023
14. Vurdering av vegstandard i forbindelse med boligutvikling på Stoa, Norconsult, datert 17.04.2024
15. Sjekkliste for planlegging